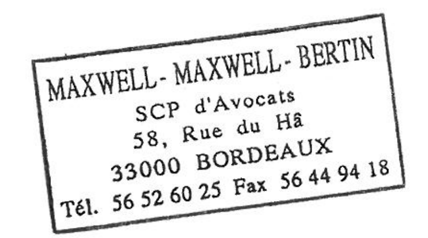


A Mesdames et Messieurs le Président et les Juges composant la 5éme Chambre Civile du Tribunal de Grande Instance de BORDEAUX.

Audience du 17 Octobre 2012 à 14h00
RG n° 12/02862

CONCLUSIONS

POUR : **La société Construction Navale Bordeaux,** Société Anonyme au capital de 3.487.500 €, immatriculée au RCS de Bordeaux sous le n° B 342 012 390, dont le siège social est sis 162 Quai de Brazza, 33100 Bordeaux, prise en la personne de son représentant légal , domicilié audit siège.

Défenderesse

Ayant pour Avocats :

Maître Hervé LAROQUE
SCP LAROQUE & ASSOCIES,
Avocat au Barreau de Paris – P 276
118 rue de la Faisanderie 75116 PARIS
ref C 770

Maître Jean Jacques BERTIN
Avocats au Barreau de Bordeaux
58 rue du Hâ 33000-BORDEAUX
case 774

CONTRE : **Monsieur Timothy Robert Vivian ROBINS**
De nationalité australienne
Demeurant 5 B Crescent Road à SINGAPOUR
Demandeur

Ayant pour Avocats :

Maître Laurence MARTINEZ-BELLET
Cabinet Watson Farley & Williams LLP
26 Avenue des Champs Elysées 75008-PARIS

Maître Roxane REGAUD
Cabinet Bruno Poulain
2 rue de Sèze
33000-BORDEAUX

PLAISE AU TRIBUNAL :

1-Par exploit en date du 20 Février 2012, Monsieur ROBINS, a assigné au fond devant le Tribunal de Grande Instance de Bordeaux la société Construction Navale Bordeaux, au visa des articles 1134, 1641, 1134 3°, 1135 & 1644 du Code Civil, aux fins de:

«
Vu l'article 1134 du Code Civil et la garantie conventionnelle du constructeur annexée au procès verbal de livraison en date du 21 Avril 2009,
Vu les articles 1641 & suivants du Code Civil,
Vu les articles 1134, 3 éme alinéa ensemble l'article 1135 du code Civil,

- *CONSTATER qu'aux termes de la documentation commerciale et contractuelle remise à Monsieur ROBINS lors de la commande du Navire auprès du constructeur CNB, l'étanchéité des cloisons du Navire était contractuellement déclarée et garantie.*

- *CONSTATER que CNB est donc conventionnellement tenue de garantir Monsieur ROBINS contre tout désordre, et les suites de tout désordre, affectant l'étanchéité du Navire, et plus généralement sa coque, et de réparer tout dommage sans autre recherche de responsabilité ni examen des conditions propres à la garantie légale,*

- *CONSTATER, en tout état de cause, que le Navire présentait à l'époque de sa livraison par CNB à Monsieur ROBINS, soit le 21 Avril 2009 au chantier naval de Bordeaux, un vice caché de fabrication consistant en un défaut d'étanchéité de la cloison de la salle des machines bâbord, découvert à la suite de l'incident de mer survenu en février 2010,*

- *CONSTATER que ce vice caché rendait le NAVIRE impropre à l'usage auquel il était destiné (navigation de plaisance) et qu'en tout état de cause, il en a diminué à ce point l'usage que Monsieur ROBINS n'en aurait donné qu'un moindre prix s'il l'avait connu,*

- *CONSTATER que c'est en raison de la mauvaise foi de CNB, qui s'est contentée de rejeter systématiquement, les offres réitérées d'expertise, et de règlement amiables de la part de Monsieur ROBINS et la coopération de ses services techniques- pourtant prévue au contrat- qu'aucune expertise contradictoire n'a pu être conduite.*

Sur le préjudice matériel,

- *CONSTATER qu'en raison du naufrage du Navire, consécutif au défaut d'étanchéité, Monsieur ROBINS a subi un dommage matériel de i)88.000€ coût de la mise en état du navire non pris en charge par*

l'assureur -, et ii) de 26.172 € prix des équipements et effets personnels abîmés du fait du naufrage,

Sur le préjudice financier,

Vu l'article 1644 du Code Civil,

- *CONSTATER que Monsieur ROBINS a subi un dommage de 150.000€ au titre de la dépréciation du Navire en raison de son naufrage imputable au défaut d'étanchéité,*

- *CONSTATER que Monsieur ROBINS peut prétendre à la réparation de ce dommage, soit à titre de dommage financier pur, direct et certain, soit au titre de la perte d'une chance de vendre le Navire au prix du marché (550.000€ au lieu de 400.000€ qui lui sont encore offerts sur le marché) , soit à titre de réfaction du prix de vente, les conditions de l'action estimatoire étant par ailleurs réunies,*

- *En tant que de besoin DONNER ACTE à Monsieur ROBINS que de ce qu'il opte pour l'action estimatoire et sollicite à ce titre la restitution d'une partie du prix, évaluée en l'espèce à un montant de 150.000€,*

Sur le préjudice de jouissance,

- *CONSTATER que Monsieur ROBINS a été privé de la jouissance du Navire du fait de son immobilisation pendant une année entière, temps nécessaire à la conduite des opérations d'expertise et à la mise en état (réparation complète) du Navire,*

- *CONSTATER de ce fait que Monsieur ROBINS a souffert un préjudice de jouissance qu'il convient d'évaluer à la somme de 60.000€,*

EN CONSEQUENCE :

- ***CONDAMNER** CNB à payer à Monsieur ROBINS la somme de 114.172 € au titre de son préjudice matériel,*

- ***CONDAMNER** CNB à payer à Monsieur ROBINS la somme de 150.000 € au titre de son préjudice financier, ou à titre de réfaction estimatoire de son prix de vente,*

- ***CONDAMNER** CNB à payer à Monsieur ROBINS la somme de 60.000€ au titre de son préjudice de jouissance,*

- ***CONDAMNER** CNB à verser à Monsieur ROBINS une indemnité de 15.000€ sur le fondement de l'article 700 du Code de Procédure Civile,*

- ***CONDAMNER** CNB aux entiers dépens de l'instance,*

- ***ORDONNER*** *l'exécution provisoire de la décision à intervenir.*

2- Les moyens de Mr ROBINS dans son assignation :

Dans son assignation Mr ROBINS prétend avoir commandé à CNB via un courtier SIMPSON MARINE un navire de type Lagoon 500, et ce sur la base de documents publicitaires et de brochures disponibles sur Internet, pour un montant total de 587.330€

Monsieur ROBINS a pris livraison du navire et a reçu les conditions de la garantie contractuelle du constructeur, comme le manuel du propriétaire ; Monsieur Robins ajoute qu'il est fait état *du caractère étanche des cloisons situées entre les salles des machines bâbord et tribord et entre les pontons tribord et bâbord (par 1.3. de l'assignation).*

Ce n'est qu'en page 4 de son assignation que Monsieur ROBINS relate de manière parcellaire l'événement subi par son navire le 13 Février 2010, et il précise bien que suite à une mauvaise manœuvre relative à l'amarre de son annexe,

> ***« le support du moteur bâbord a cassé provoquant la rupture d'un joint d'étanchéité situé à ce niveau ; ceci a crée une voie d'eau dans le compartiment bâbord de la salle des machines ».***

Curieusement et sans qu'une analyse circonstanciée de ce sinistre ne soit effectuée, Monsieur ROBINS vient dire que le navire est équipé de tuyaux à valves sous le plancher des cabines et près du puisard, et que ces vannes et la pompe de cale n'ont pas permis d'évacuer l'eau.

C'est pourquoi toujours selon Mr ROBINS, le Capitaine a pris la décision d'échouer le navire.

Monsieur ROBINS précise ensuite que son ami Mr Bowden est arrivé, le 14 février 2010 à 10 heures 30 du matin, puis est revenu à 14 heures avec les secours nécessaires, et que son assureur a missionné un cabinet d'expertise SIAM SURVEYORS pour expertiser le bateau. Monsieur ROBINS ne détaille pas les causes du sinistre et affirme que selon SIAM SURVEYOR le défaut d'étanchéité de la cloison est à l'origine de l'événement et constitue un défaut de fabrication et un défaut de conformité aux normes CE et ISO applicables.

Monsieur ROBINS prétend que CNB aurait refusé de participer à une expertise contradictoire et s'arc boute sur les prétendus défauts du bateau, sans rechercher leur lien de causalité avec l'événement.

Dans la discussion Monsieur ROBINS pose en pétition de principe que l'existence d'un défaut d'étanchéité comme cause du naufrage est avérée, que les cloisons ne

sont pas étanches et que ***le défaut d'étanchéité est la cause du naufrage du navire.***

Monsieur ROBINS n'hésite pas à écrire :

> *« La cause du naufrage n'était pas l'incident préalable, mais bel et bien le défaut d'étanchéité de la cloison ; l'incident a certes causé la pénétration d'eau dans le compartiment bâbord de la salle des machines »...*

et de terminer

> *« En résumé l'eau a été capable de pénétrer sur le ponton bâbord à travers une voie improprement scellée, localisée en dessous de la ligne de flottaison provoquant une inondation de la salle des machines en raison de la non étanchéité de la cloison entre le compartiment de la salle des machines et le ponton bâbord principal. »*

En droit, Monsieur ROBINS demande que CNB répare l'entier préjudice subi par Monsieur ROBINS, ***sur le fondement de la garantie contractuelle de la coque.*** Monsieur ROBINS prétend que le sinistre est constitué par le défaut d'étanchéité de la cloison.

Puis Monsieur ROBINS demande la même chose, sur le fondement de la garantie légale des vices cachés, en précisant que le navire est inapte à la navigation de plaisance voire dangereux...

Enfin Monsieur ROBINS réclame le solde non indemnisé par l'assurance de son préjudice matériel outre des pertes d'effets personnels, un préjudice de dépréciation perte de valeur et de l'article 700.

Cette assignation a été réitérée par des conclusions signifiées le 27 juin 2012, dans lesquelles on voit que le préjudice matériel est passé de 114.172€ à 171.212,06€.

3-les pièces communiquées par Monsieur ROBINS sont les suivantes :

La pièce N° 1 est l'extrait K bis de CNB.

La pièce N°2 est un long extrait du site internet de SIMPSON Marine duquel on comprend l'importance de la position de leader de ce vendeur de bateaux en Asie, qui détient des services de vente et de garantie structurés, en particulier pour les ventes des différents modèles de catamarans Lagoon et ce dans toute l'Asie, avec un manager spécialisé Monsieur James Rayner.

La pièce N°3 est le contrat d'achat du Lagoon 500, en date du 11 février 2009 entre SIMPSON MARINE et TIM ROBINS, et conformément aux conditions générales de Simpson Marine.

La pièce N°4 est une brochure commerciale Lagoon, ou plutôt un document publicitaire qui dispose expressément :

> *« document non contractuel. Les bateaux présentés sur cette brochure peuvent être dotés d'équipements et/ ou accessoires en option ; nous nous réservons le droit d'améliorer ou de modifier nos produits sans préavis. »*

La pièce N°5 est une brochure de Lee Marine, mais la traduction libre de ladite brochure n'est pas jointe.

La pièce N°6 est l'extrait du catalogue internet de Lagoon dont l'article 4 rappelle :

> *« les photographies, plans, illustrations, descriptions etc reproduits ainsi que les brochures commandées sur notre site n'ont aucun caractère contractuel et sont données à titre indicatif. Nos modèles peuvent subir des modifications techniques et commerciales ou améliorations de série sans préavis et sans annonce publique »*

La pièce N°7 est la facture de SIMPSON MARINE à Monsieur ROBINS.

La pièce N°8 est bien l'ordre de virement du solde du prix de Monsieur ROBINS ou plutôt de la société PRESIDIO Capital Holdings à SIMPSON MARINE bénéficiaire.

La pièce N°9 est l'acte de vente toujours entre SIMPSON MARINE et Timothy ROBINS. Cet acte mentionne seulement que CNB est le constructeur du bateau.

La pièce N°10 est le procès verbal de livraison signé par Tim Robins,- avec son vendeur SIMPSON MARINE, - le 21 Avril 2009 et qui reconnaît accepter les conditions de garantie Lagoon.

L'article 2 de cette garantie dispose :
« La garantie est strictement limitée à la réparation gratuite des défauts de fabrication susmentionnés soit sur les chantiers du constructeur soit par un atelier de réparation ou un chantier naval choisi par le constructeur. Aucune indemnité à quelque titre que ce soit ne sera versée.... »Les conséquences de l'utilisation impropre, de négligences ou d'accidents sont exclues de la garantie.(cf notre pièce N°8)

La pièce N° 11 est un extrait du manuel du propriétaire, dont il est rappelé en page 1 :
« ...Les caractéristiques et les renseignements ne sont pas contractuels et peuvent être modifiés sans avis préalable et sans obligation de mise à jour ».

Il convient de lire cette pièce avec attention, dont le texte exact, en page 81, est le suivant :

> *« les compartiments avant et les cales moteur sont étanches. Il existe un tuyau muni d'une vanne permettant l'écoulement vers le puisard de l'eau qui y serait entrée accidentellement. Ces vannes sont situées sous les*

planchers des cabines et arrière proches du puisard. En temps normal elles sont fermées.

Avertissement : le système de pompe de cale n'est pas conçu pour assurer la flottabilité du bateau en cas d'avarie. Le système de pompe de cale est destiné à vider l'eau provenant d'embruns ou de fuites, mais absolument pas d'une brèche dans la coque résultant d'une avarie.
Le système de pompe est conçu pour drainer l'eau provenant d'un embrun ou de fuites mais pas pour drainer l'eau provenant d'un trou dans la coque résultant d'un dommage. »(cf notre pièce N°2)

La pièce 12 est le rapport de SIAM Surveyors International pour les assureurs du bateau :

D'abord, ce rapport établi non contradictoirement, est celui des assureurs dommages du bateau qui ont indemnisé leur client au titre de cet événement de mer.

Dans le rappel des faits les experts s'étonnent valablement de ce que l'annexe n'ait pas été remontée avant la traversée. C'est la raison pour laquelle le bout de l'annexe s'est pris dans l'hélice et la force était telle que le moteur a été arraché de ses supports et que même le taquet a été détruit (cela en dit long sur l'attention du skipper et de l'équipage pendant la manœuvre) ; de ce fait la rupture a entraîné une entrée d'eau dans la cale machine bâbord.

Ce n'est pas sans un raccourci criant que l'expert des assureurs dit

> *« Résumé : le navire a coulé en raison d'une voie d'eau à travers la cloison du compartiment moteur bâbord avant qui d'après la norme CE devrait être aux normes ISO et étanche »*

Les annexes de ce rapport qui contiennent les déclarations du capitaine et de John Bowden, comme les heures d'intervention sont de la plus haute importance pour la détermination des causes du sinistre. Seul l'Expert CALONI du Cabinet d'Expertises Maritimes NAUDET a recoupé tous les éléments contenus dans les trois rapports versés aux débats par le demandeur.

Ensuite, Monsieur ROBINS ne dit pas ce qui a été indemnisé par les assureurs et ne produit pas la dispache de règlement, avec en particulier la part non couverte ni les raisons de refus de règlement.

La pièce N°13 est constituée de divers échanges entre Tim Robins, Simpson Marine et autres qui ne sont pas traduits.

La pièce N°14 est une lettre du cabinet WFW à CNB en date du 1er Novembre 2010 réclamant 200.000€ tant pour le compte de Mr Robins que de ses assureurs.

La pièce N°15 est la réponse de Me Laroque pour CNB qui précise que la cause du sinistre est l'événement de mer et certainement pas le défaut d'étanchéité d'un passage de câbles.

La pièce N°16 est la réponse de WFW du 23 Novembre 2010, qui réclame toujours une transaction au motif que le bateau ne serait pas construit aux normes CE.

La pièce N°17 est un rapport du Cpt Howe de Yacht Survey Services Pte Ltd du 19 novembre 2010, bateau sur cale plus de 6 mois après le sinistre.

La pièce N°18 est une lettre de Tim Robins du 23 Mars 2011 qui continue ses menaces contre CNB.

La pièce N°19 est une évaluation non contradictoire faite par SEABIRD Consultants à Singapour à la demande de Tim Robins pour évaluer le bateau.

4-C'est en cet état que le Tribunal connaît de cette affaire.

Après un bref rappel des circonstances de fait de l'événement de mer subi par le Lagoon 500 Nipper de Mr ROBINS (5) il sera fait état de la même demande formée par Monsieur ROBINS contre son vendeur SIMPSON MARINE devant les arbitres de Singapour (6), et démontré que l'événement de mer subi par le NIPPER du fait de l'incurie de l'équipage ne concerne pas CNB (7), et que Monsieur ROBINS doit être condamné à des dommages et intérêts substantiels du fait de son harcèlement et du chantage qu'il réalise contre le fabricant de son bateau (8)

5-RAPPEL DES FAITS.

5.1-Les parties en présence :

Monsieur ROBINS ne peut nier avoir acquis son bateau de SIMPSON MARINE à SINGAPOUR bateau qu'il a payé à cette même société.

CNB n'en est que le constructeur.

5.2. Les circonstances de fait de l'événement de mer du 14 Février 2010 :

Comme le souligne la demanderesse, aucun rapport d'expertise contradictoire n'a été établi

Mais la simple compilation des éléments communiqués et leur mise en perspective dans le temps démontre (cf le Rapport d'Expertises Maritimes Naudet notre pièce n°1):

- Que la cause de l'événement est la prise dans l'hélice de l'écoute qui reliait l'annexe au taquet du navire, annexe qui n'aurait jamais du être tractée de nuit pour un voyage de cette nature ;

- Que la prise de cette écoute dans l'hélice a ouvert une brèche dans la cale moteur en déchirant les deux jupes d'étanchéité du saildrive occasionnant une entrée d'eau importante dans le local moteur, et ce à 22 H 30 le 14 février ; qu'à cette heure le bateau de Monsieur Robins a donc une voie d'eau importante,

- Que la prise de cette écoute dans l'hélice a arraché le moteur de ses supports, et par là même a tiré sur les câbles et tuyaux liés au moteur qui emprunte le passage technique étanche de la cloison. Par la suite les mouvements désordonnés du moteur qui sans supports n'était plus maintenu n'ont pu qu'accroitre les dégâts.

- Qu'à cet instant et ce malgré la violence du choc (taquet cassé au niveau du pont) aucune visite de sécurité n'a été effectuée par l'équipage pour constater d'éventuels dégâts au bateau

- Qu'à minuit, une heure et demie plus tard, la situation est normale et que le capitaine confirme à Monsieur Bowden qu'il arrivera bien à destination dans deux heures ; même si le bateau a pris l'eau la partie centrale du bateau n'est visiblement pas affectée.

- Qu'ensuite l'équipage va fermer la vanne entre le compartiment moteur et la partie centrale, vanne qui aurait toujours du rester fermée comme mentionné dans le manuel du propriétaire ce qui aurait ainsi évité toute migration d'eau dans la partie centrale du bateau et aurait préservé les capacités de flottabilité du bateau.

- Qu'également l'équipage ne lance aucune demande d'assistance

- Qu'enfin, l'équipage bien que professionnel selon les rapports, après avoir échoué le bateau, n'a rien fait sur le bateau, à partir de 1h20 et ce jusqu'à 6 heures, alors que la marée baissant c'était le moment le plus propice pour agir.

L'évidence de ce dossier est que l'événement de mer subi par le NIPPER, est du à une succession de fautes de l'équipage, entre autres :
la première qui est de tracter une annexe en navigation, de nuit de surcroit
la deuxième que cette annexe soit reliée par une écoute amarrée à un taquet et non un cordage flottant comme il est d'usage.
la troisième est de rester embrayé gaz à fonds alors que l'écoute est prise dans l'hélice.
la quatrième est de laisser la vanne entre la cale moteur et la partie centrale en position ouverte alors qu'elle doit être fermée,

et les nombreuses autres étant de ne pas avoir pris immédiatement les mesures conservatoires habituelles dans ce genre de situation et dont une

liste indicative est suggérée dans le rapport d'Expertises Maritimes Naudet (cf notre pièce n°1).

Il s'agit bien d'un événement de mer qui a été indemnisé par les assureurs corps du bateau, à concurrence semble t il de 72.500 € comme le précise son conseil le 12 janvier 2011 (cf notre pièce N°6) ; cela n'aurait sans doute pas été le cas si comme le prétend aujourd'hui Monsieur ROBINS, la cause de l'événement était due à un vice propre ou caché du bateau, causes d'exclusion habituelles de la garantie d'assurance corps de bateau.

Il est donc bien vain pour Monsieur ROBINS de soutenir dans ses demandes que le défaut d'étanchéité est la cause du naufrage du navire, alors même que la cause du naufrage est le trou causé dans la coque du bateau par la prise de l'écoute dans l'hélice trou qui a permis à l'eau de mer de s'engouffrer dans le compartiment moteur puis de là gagner l'intérieur du bateau par la vanne restée ouverte du fait de l'incurie de son équipage.

L'événement de mer subi par le NIPPER est bien du aux différentes incuries de l'équipage professionnel de Monsieur ROBINS.

5.3. Le défaut d'étanchéité allégué du passage de cloison ne peut en aucune manière être à l'origine de l'événement :

Il ressort du rapport d'expert du cabinet d'Expertises Maritimes NAUDET, versé aux débats par la défenderesse (cf notre pièce n°1), que l'équipage ne s'est rendu compte de l'entrée d'eau que bien après minuit, soit plus d'une heure trente après l'événement.

Si l'étanchéité du passage de cloison incriminé avait été défaillant avant la prise de l'écoute dans l'hélice, un calcul établit que les planchers de la cabine auraient été submergés en moins de 9 minutes, et en 40 minutes l'eau serait apparue de la cale à l'intérieur du bateau, jusqu'au niveau du cockpit.

Dans ces conditions, l'équipage n'aurait pas confirmé lors de sa conversation téléphonique de minuit qu'il arriverait à bon port à deux heures du matin.

Force est de constater :

- Que l'étanchéité du passage de 104 mn était bien réalisée au moment de l'événement contrairement à ce que prétend injustement Monsieur Robins

Si cette étanchéité s'est révélée déficiente après la prise du bout dans l'hélice, le défaut ne peut s'expliquer que par l'arrachement du moteur de ses supports qui, dans son mouvement, a entraîné les tuyauteries et câbles qui lui sont associés. Ceux-ci empruntent le passage de cloison et dans leur mouvement de va et vient au gré des oscillations du moteur ont pu entamé la parfaite étanchéité du système mis en place au chantier.
D'ailleurs, le rapport de SIAM du 21 février 2010 sur lequel s'appuie l'argumentation développée par Monsieur ROBINS est manifestement inexact : en effet ce rapport affirme au 4.3, repris au 2.12 en italique par les conclusions, que le passage de cloison n'était pas scellé (« not sealed »); or le rapport de John BOWDEN daté de la veille (20 février 2010) , mentionne : *Lagoon avait tenté de sceller le trou avec ce qui apparaît être un produit d'étanchéité en bombe.* L'étanchéité du passage avait bien été réalisée au chantier contrairement à ce que Mr ROBINS voudrait nous faire croire.

- Que par la faute de l'équipage qui n'a pas appliqué les consignes claires du manuel propriétaire, en laissant la vanne d'arrêt en position ouverte, les capacités de flottabilité du Lagoon 500 n'ont pas été exploitées et l'eau a pu transiter du compartiment moteur vers l'intérieur du bateau.

L'argumentation développée par Monsieur ROBINS ne résiste pas à l'examen.

Les demandes de Monsieur ROBINS ne pourront qu'être purement et simplement rejetées.

6-LA DEMANDE FORMEE PAR MONSIEUR ROBINS CONTRE LE VENDEUR LA SOCIETE SIMPSON MARINE A SINGAPOUR :

Monsieur ROBINS ne craint pas de former les mêmes demandes devant deux juridictions différentes pour obtenir sans doute deux fois le paiement du même préjudice.

Le Tribunal constatera que par un « statement of claim » en date du 30 Juillet 2012, (cf notre pièce N°7) le même cabinet conseil de Monsieur ROBINS, avec les mêmes pièces réclame les mêmes sommes devant les arbitres de Singapour à son vendeur, la société SIMPSON MARINE soit la somme de 176.598,71 € montant des réparations, celle de 67.052,13 € pour les frais d' expertise, celle de 150.000€ pour perte de valeur, et celle de 120.000€ pour perte de jouissance...

L'évidence est bien que Monsieur ROBINS est bien conscient que sa demande est mal dirigée contre le fabricant du navire CNB qui n'est en rien

concerné par une demande liée à un événement de mer et à la mauvaise utilisation du navire par Monsieur ROBINS.

7-LA DEMANDE FORMEE PAR MONSIEUR ROBINS ENSUITE DE L'EVENEMENT DU 14 FEVRIER 2010 EST MAL FONDEE EN CE QU'ELLE EST DIRIGEE CONTRE CNB :

7.1- La demande est irrecevable et mal fondée au titre de la non conformité du navire acheté par Monsieur ROBINS au visa de la documentation contractuelle :

Il a été amplement rappelé (supra) que CNB est le fabricant du bateau Lagoon 500 Numéro de coque 82 dont 150 exemplaires ont été construits et livrés à ce jour, en totale conformité des dispositions législatives et réglementaires applicables.

Monsieur ROBINS croit pouvoir demander au Tribunal de constater qu'aux termes de la documentation contractuelle et commerciale, l'étanchéité des cloisons est déclarée et garantie, et que CNB devrait réparation en l'absence de toute preuve à rapporter par le demandeur....

Cette demande est irrecevable en l'absence de tout lien de droit entre Monsieur ROBINS et CNB.

De plus cette demande est mal fondée, car toutes les documentations visées par Monsieur ROBINS sont des documentations indicatives, non contractuelles.

Elle est d'autant plus mal fondée qu'il a été démontré que la cause du naufrage est la succession de fautes et d'incuries de l'équipage sans lien avec la non étanchéité alléguée de la cloison.

Enfin, force est de constater que la construction du Lagoon 500 est effectuée en conformité des dispositions de la Directive 94/25/CE du parlement Européen du 16 Juin 1994, ainsi qu'en atteste la déclaration de conformité prescrite par la Directive. Le bateau de Monsieur ROBINS est marqué CE et sa conformité a été appréciée par l'ICNN qui a remis l'attestation d'examen CE DE TYPE N° BR CNB 06006 VC.(cf notre pièce n°4)

La dite attestation mentionne bien :

Procédure de certification : Cette certification atteste que le produit remplit les exigences essentielles de la directive 94/25 CE telle qu'amendée par la Directive 2033/44 CE et qu'il est conforme aux normes mandatées listées dans l'annexe de référence n°BRCNB 06006VC

Résultats : Le produit décrit ci-dessus correspond aux exigences de l'annexe 1 de la directive Européenne 94/25 CE du 16 Juin 1996 telle qu'amendée par la directive 2033/44 CE du 16 Juin 2003.

Monsieur ROBINS est donc mal venu à contester la conformité du bateau qu'il a acquis.

L'évaluation de la conformité est réservée par la Directive aux organismes notifiés.

En conséquence, il n'appartient pas à Monsieur ROBINS de contester la conformité établie par l'organisme notifié ICNN ; seul l'Etat membre est habilité le cas échéant à le faire au travers du groupement ADCO, comme le prévoit la Directive

Enfin, la Directive par le biais de la norme ISO 12217-2 (cf notre pièce n°3) prévoit bien que le bateau, - coque intacte – *(ce qui n'est pas applicable en l'espèce l'arrachement du saildrive ayant créé une voie d'eau majeure)* doit avoir une flottabilité suffisante pour rester à flot, en cas de retournement ; de même les ouvertures dans la coque et les superstructures ne doivent pas altérer l'intégrité structurelle du bateau ou son étanchéité lorsqu'elles sont fermées et les vannes comporter des dispositifs d'arrêt ; c'est bien le cas en l'espèce et l'on voit bien que c'est l'avarie subie par le bateau et l'entrée d'eau qui en est la conséquence, qui sont à l'origine du sinistre comme l'incurie avérée de l'équipage.

Monsieur ROBINS sera débouté purement et simplement de sa demande de ce chef.

7.2. La demande est mal fondée au titre de la garantie contractuelle invoquée par Monsieur ROBINS :

Comme cela a été rappelé dans l'examen des pièces communiquées par le demandeur, la pièce N°10 contient les conditions de garantie du bateau acquis par Monsieur ROBINS.`

Le premier paragraphe rappelle que la garantie est strictement limitée au remplacement de la pièce jugée défectueuse par le service technique du constructeur.

Aucune autre indemnité de quelque nature que ce soit n'est due en relation avec cette garantie.

Le paragraphe 6 rappelle que sont exclus de la garantie les dommages résultant de l'inobservation des recommandations, la mauvaise utilisation, la négligence, les accidents.

Force est de constater que le sinistre du 14 Février 2010 est un accident du aux fautes et négligences cumulées de l'équipage et que ses conséquences ne sauraient être couvertes par la garantie contractuelle du constructeur.

Par conséquent ni la réclamation pour les dommages matériels, ni celle pour les préjudices indirects ne peuvent prospérer en l'espèce.

7.3.-La demande est mal fondée au titre de la garantie des vices cachés invoquée par Monsieur ROBINS :

Monsieur ROBINS ne craint pas de soutenir ensuite au 2.2.2 que son bateau est atteint d'un vice de fabrication inhérent à celui ci consistant en un défaut d'étanchéité de la cloison structurelle du compartiment de la salle des machines bâbord, qui serait clandestin.

Mais d'abord, il a été rappelé que le bateau de Monsieur ROBINS a été certifié, - sa structure, et ses cloisons - en conformité des dispositions de la Directive CE 94/25/CE du 16 Juin 1994.

Ensuite le défaut allégué par Monsieur ROBINS - et contesté par CNB- n'est évidemment pas la cause du sinistre ; le sinistre est du à la voie d'eau intervenue ensuite du blocage de l'écoute dans l'hélice, à l'entrée d'eau dans le compartiment moteur, à l'arrachement du moteur de ses supports et à l'incurie persistante de l'équipage qui n'a rien surveillé et n'avait pas fermé les vannes de communication centrales.

De toute évidence, le défaut d'étanchéité allégué de la cloison n'étant pas préexistant au sinistre, n'est pas la cause du sinistre (voir 5.3 ci-dessus) et n'est pas en lien de causalité avec le dommage réclamé.

Monsieur ROBINS le sait d'autant mieux qu'il dit avoir tenté de rechercher une solution amiable avec CNB, alors qu'il s'agit d'un sinistre, d'un événement de mer survenu en navigation.

7.4.-La demande est mal fondée quant aux chefs de préjudices invoqués :

Tout d'abord le préjudice matériel allégué n'est pas justifié, pas plus que les conditions de réparation, ni les conditions de l'indemnisation par les assureurs corps du bateau ; Monsieur ROBINS devra produire la police d'assurance, la dispache de règlement et toutes les correspondances échangées avec l'assureur et les courtier, expert etc...

Ce préjudice matériel est consécutif à un évènement de mer et ne saurait engager la responsabilité du constructeur.

Ensuite, la demande au titre du préjudice d'immobilisation ou du trouble de jouissance ne saurait prospérer, car les conditions de garantie, acceptées par Monsieur ROBINS l'excluent expressément. (cf notre pièce N°8) Il est surprenant qu'il faille une année pour réparer une avarie de cette nature.

Enfin, la demande au titre d'un préjudice éventuel au titre de perte de valeur du bateau du fait d'un évènement de mer est irrecevable et mal fondée, même au titre de la perte de chance...

La demande au titre de l'article 700 sera également rejetée.

7.5. La demande reconventionnelle de CNB contre Monsieur TIM ROBINS :

Par contre CNB, devant l'attitude malveillante et permanente de Monsieur ROBINS, caractérisée par des demandes, voire des menaces injustifiées, répétées et malveillantes, dès la survenance du sinistre, (cf notre pièce n°5) et mises à exécution par l'insertion sur le web en décembre 2010, du rapport de son surveyor, sous l'adresse
http://xa.yimg.com/kq/groups/1384184/1128672817/name/Nipper+Inspection+Report+%28Siam+Surveyors%29.pdf,
où il est encore visible le 19 septembre 2012,
et par la communication aux forums internet Cruisings and Sailings Forums, et de Multihulls4usForums,
dans le but délibéré de nuire à CNB, et d'exercer des pressions inacceptables, ne peut que solliciter la condamnation de Monsieur ROBINS au paiement de la somme de 1 € à titre de dommages et intérêts pour le préjudice moral qui lui a été causé sur les deux forums précités.

CNB sollicite respectueusement du tribunal la condamnation de Monsieur ROBINS à lui payer la somme de 15.000€ sur le fondement de l'article 700 du Code de Procédure Civile.

PAR CES MOTIFS :

Le Tribunal de Grande Instance de Bordeaux ne pourra que

Constater que l'événement de mer subi par le Lagoon 500 Coque N°82 appartenant à Monsieur ROBINS, est du à l'entrée d'eau de mer dans le compartiment moteur consécutif à la prise du bout dans l'hélice et aux divers comportements indus de l'équipage qui l'ont suivi,

Constater que ledit événement n'est pas du à une faute du chantier dans la réalisation de l'étanchéité de la cloison de la salle des machines bâbord.

Subsidiairement constater que les différents préjudices allégués par monsieur ROBINS ne sont pas justifiés et ne sont pas en lien de causalité avec le défaut d'étanchéité allégué de la cloison de la salle des machines bâbord,

En tout état de cause débouter Monsieur ROBINS de toutes ses demandes, fins et conclusions,

Condamner Monsieur ROBINS en tous les dépens de l'instance, ainsi qu'au paiement de la somme de 1€ à titre de dommages et intérêts pour préjudice moral, et la somme de 15.000€ au titre de l'article 700 du CPC.

SOUS TOUTES RESERVES



LISTE DES PIECES COMMUNIQUEES

1-Rapport d'expertise du cabinet d'Expertise Maritimes Naudet en date du 19 Septembre 2012

2-Extraits du Manuel d'utilisation du Lagoon 500 : pages 1 & 81.

3-Norme Européenne ISO 12217-2 sur la stabilité et la flottabilité des bateaux à l'état intact.

4-Attestation d'examen CE Type et annexes.

5-Traduction d'extraits de communication entre CNB et Tim ROBINS.

6-Télécopie de Watson Farley Williams Thailand Bangkok à Me Laroque du 12 Janvier 2011

7-Statement of claim à l'arbitrage à Singapour.

8-Garantie Lagoon.